

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część XLII. — Wydana i rozesłana dnia 21. czerwca 1894.

(Zawiera Nr. 114.)

114.

Rozporządzenie Ministerstwa handlu w porozumieniu z Ministerstwami spraw wewnętrznych i skarbu z dnia 1. czerwca 1894,

którem wydaje się Porządek portowy dla c. k. portu jeziora Bodeńskiego w Bregencji, tudzież postanowienia dla przystani publicznych w Hard. Fussach i Lochau.

A.

Porządek portowy dla c. k. portu jeziora Bodeńskiego w Bregencji.

I. Postanowienia ogólne.

§. 1.

Obszar portowy.

Za obszar c. k. portu jeziora Bodeńskiego w duchu niniejszego rozporządzenia uważać należy:

1. Kotłinę portową między groblą towarową, groblą kolei żelaznej i groblą rezerwową. Znajdują się w niej: grobla osobowa, port przystankowy Bregencya, kładka trajektowa i kładka portowa.

2. Magazynu towarowy cłowy na grobli towarowej, stanowiska i miejsca składu w porcie znajdujące się, groblę towarową, groblę rezerwową, dok suchy i obszar warsztatów okrętowych.

3. Przestrzeń jeziora przed wjazdem do portu w takiej rozciągłości, jaka dla swobodnego ruchu żeglarskiego powinna być wolna i nadzorowana.

§. 2.

Przestrzeganie Porządku portowego.

Przestrzeganie Porządku portowego w obszarze portu Bregencyjskiego należy do c. k. Komisarza portowego.

Obowiązki c. k. Komisarza portowego sprawować ma w poręczonym zakresie działania każdorazowy przełożony Inspekcji nad żegluga na jeziorze Bodeńskim c. k. Dyrekcyi generalnej austriackich kolei rządowych, któremu do sprawowania i nadzorowania służby rządowej przydany jest intendent portowy z odpowiednią ilością majtków portowych z pocztu personelu okrętowego c. k. kolei rządowych.

C. k. Komisarzowi portowemu przysyłać należy wszelkie uwiadomienia przepisane w artykule 12 Porządku międzynarodowego żeglarskiego i portowego dla jeziora Bodeńskiego z dnia 22. września 1867.

We wszystkich zarządzeniach, dotyczących się spraw cłowych, c. k. Komisarz portowy działać ma zawsze w porozumieniu z przełożonym c. k. komory głównej w Bregencji.

II. Postanowienia dotyczące służby portowej.

§. 3.

Utrzymywanie zakładów portowych w dobrym stanie.

C. k. Komisarz portowy czuwa nad tem, żeby wszystkie zakłady portowe utrzymywane były nale-

życie w dobrym stanie. On przedstawia wnioski, dotyczące się potrzebnych nowych urządzeń, zmian lub dobudowań w zakładach portowych. Szczególniejszą uwagę winien zwracać na to, żeby kotlina portowa miała zawsze dostateczną głębokość, iżby swobodny ruch statków nie był tamowany. Stanowiska statków utrzymywane być powinny w dobrym stanie i mieć należyte staranie o to, żeby kładki do statków prowadzące zawsze a osobliwie w porze zimowej były w dobrym stanie.

§. 4.

Oświetlanie portu.

Codziennie z nadejściem zmroku zapala się ogień portowy, składający się z dwóch światel łukowych białych, jedno nad drugim umieszczonych, które gasi się po przybyciu ostatniego oznajmionego statku parowego. Zrana ogień portowy zapala się codziennie przed nadejściem lub odejściem pierwszego parowca obiegowego i pali się aż do nadejścia dnia. Światła portowe na obu przyczółkach portowych (na przyczółku grobli towarowej białe, na przyczółku grobli rezerwowej czerwone) palą się całą noc.

Latarnie służące do oświetlania stanowisk statków zapalają się w miarę potrzeby i palić się mają od zmroku aż do świtu przez cały czas oznajmionego obrotu parowców.

§. 5.

Służba sygnałowa.

Gdy stan powietrza nie pozwala widzieć, statkom zawijającym daje się z przyczółka grobli towarowej sygnały do mgły trąbą i dzwonem do mgły, przepisane w części I, punkt 7 Porządku sygnałowego dla żeglugi na jeziorze Bodeńskim (Załączka III rozporządzenia ministeryalnego z dnia 29. października 1892, Dz. u. p. Nr. 188). Nadto w czasie bardzo gęstej mgły parowcom osobowym po przybyciu wjazd do portu wskazywać należy w razie potrzeby także jeszcze położenie grobli osobowej wydawaniem trąbą do mgły tonów sygnałowych. Podczas zawiei śnieżnej wjazd do portu wskazywać należy nadpływającym statkom jeżeli można, strzałami działowymi z przyczółka grobli towarowej.

Statkom nadpływającym, którym już z góry raz na zawsze stanowiska nie zostały wyznaczone wskazywane będą miejsca, które mają zająć już podczas nadpływania i w tym celu wywijać się będzie we dnie chorągwią czerwono-białą paskowaną, w nocy światłem czerwonym.

Przyrząd dzwonowy ustawiony na głębi Meh-reran ma być w okresie mgieł wprawiany w ruch codziennie od godziny 4 popołudniu i ma działać

ciągle aż do przejścia ostatniego parowca obiegowego lub pociągu trajektowego.

Gdy statki dają sygnały na pomoc, wtedy na znak, że je zrozumiano i że pomoc będzie niezwłocznie wysłana, odpowiadać należy stosownie do części III, punkt 15 Porządku sygnałowego dla żeglugi na jeziorze Bodeńskim, wystrzałami działowymi a względnie ogniem błyskowym.

§. 6.

Służba ratunkowa.

W porcie Bregenckim stać ma ciągle w pogotowiu łódź wybawcza zaopatrzona w wszelkie przybory do ratowania. Do stworzenia jej załogi powoływani będą w razie potrzeby majtkowie portowi i majtkowie statków najbliższej stojących wolni chwilowo od służby. Na groblach osobowej i towarowej trzymać należy w miejscach odpowiednich w pogotowiu do natychmiastowego użycia pierścienie wybawcze, żerdzie z hakami i liny dla ratujących. Jak tylko c. k. Komisarz portowy dowie się, że statek lub czołno na jeziorze znajduje się w niebezpieczeństwie, zarządzi środki w celu jak najszybszego dania pomocy. W przypadkach takich służy mu prawo wysłać natychmiast na pomoc jeden lub więcej w porcie stojących parowców (lub innych do tego sposobnych statków). C. k. Komisarz portowy kieruje ratunkiem i według okoliczności ma pieczę o wydobyć z wody ładunku, tudzież o poddanie nadzorowi i postępowaniu cłowemu.

On stwierdza szkody jakie poniesiono i o całym wydarzeniu zdaje sprawę c. k. Starostwu w Bregencyi.

§. 7.

Groble, stanowiska itp. mają być wolne.

Nieustannie czuwać należy nad tem, żeby ruch osób i towarów nie był na groblach niczem tamowany, żeby przystępy do statków osobowych i do schodów z grobli do łodzi prowadzących, były zawsze wolne i żeby publiczność nie wchodziła na kładkę trajektową i na nową kładkę portową.

Wolno wprowadzić wchodzić na groblę osobową, atoli osoby wchodzące winny przed nadejściem każdego parowca osobowego też groblę osobową opuścić. Te osoby, które na grobli pozostaną, uważane będą przez komorę tak jak wszyscy, którzy mają przy sobie przedmioty podlegające cłu, za pasażerów przybyłych parowcem, poddać się muszą rewizji cłowej i ponieść mają bez oporu skutki tej rewizyi. Tłoczenie się widzów przy wsiadaniu i wysiadaniu podróżnych odpływających i przybywających parowców nie jest dozwolone.

Najsurowiej jest zakazane składanie jakichkolwiek towarów bez pozwolenia c. k. Komisarza powiatowego w miejscach składu i na stanowiskach statków.

Towary złożone w tych miejscach podlegają wprawdzie powszechnemu dozorowi portowemu, ale Władza portowa nie bierze za nie na siebie żadnej odpowiedzialności.

Powozami wolno przyjeżdżać na groblę osobową tylko w celu przywiezienia chorych na statek lub odwiezienia ich ze statku a to po otrzymaniu wprzód pozwolenia od intendenta portowego.

Utrzymywanie ognisk na groblach i miejscach składu jest zakazane. Również zakazane jest strzelanie z jakiejkolwiek broni palnej w całym obszarze portowym tudzież łowienie ryb wędką z grobli osobowej.

Pranie bielizny na groblach i w miejscach składu nie jest dozwolone.

Osoby pijane i niedołężne bez odpowiedniej opieki, należy wydaląć z obszaru portowego.

§. 8.

Kotlina portowa ma być wolna, zakaz onieczyszczenia jej i zastawiania.

Kotlina portowa powinna być zawsze wolna dla obrotu statków. Przeto statkom przybywającym pozwalać można stanąć na kotwicy w kotlinie portowej tylko w razie koniecznej potrzeby i takowe winny jak najrychlej udawać się w miejsca dla nich wyznaczone. Tratew nie wolno w żadnym razie umieszczać w kotlinie portowej.

Dla utrzymania obrotu statków w zimie trzeba kotlinę portową oczyszczać ile możności z lodu tworzącego się w niej.

Kapanie się w kotlinie portowej jest najsurowiej zakazane.

Do kotliny portowej nie wolno wrzucać żadnych przedmiotów ani pływających ani tonących, w ogóle nie wolno jej żadnym sposobem onieczyszczać. Wyrzucanie sadzy, zuzli, popiołu odpadków kuchennych, gnoju zwierzęcego jest w obrębie kotliny portowej i przed wjazdem do portu najsurowiej zakazane.

Gdyby przy ładowaniu lub wyładowywaniu itp. wpadły przypadkiem w wodę przedmioty mogące tamować żeglugę, winowajca obowiązany jest pod odpowiedzialnością kierownika statku kazać te przedmioty niezwłocznie wydobyć z kotliny portowej. Jeżeli się to nie stanie w czasie, który c. k. Komisarz portowy wyznaczy, przedmioty rzeczzone mają być wydobyte na koszt winnego niezawisłe od kary porządkowej, która go ma spotkać.

Podobnie postąpić należy, gdyby w kotlinie portowej lub gdziekolwiek w obrębie obszaru portowego zatonął statek lub jakiekolwiek inne pławidło i ruch żeglarski był przez to tamowany.

§. 9.

Uszkodzenie zakładów portowych.

Wszelkie uszkodzenie budowli portowych i brzegów, wystawionych oznaczeń, pali do przywieżywania i ochrony, żorawi parowych, poręczy, schodów, ławek, dróg, drzew, zagajen, latarni i wszelkich innych przedmiotów do zakładu portowego należących jest zakazane i pociąga za sobą oprócz kary, obowiązku wynagrodzenia.

Kierownikom statków zaleca się w szczególności czuwać nad tem, żeby służba okrętowa nie popełniała uszkodzeń ze swawoli przy używaniu wiosel.

§. 10.

Zachowywanie się w przypadkach nadzwyczajnych.

Otrzymawszy doniesienia o wydarzeniach nadzwyczajnych (artykuł 12 międzynarodowego Porządku żeglarskiego i portowego dla jeziora Bodeńskiego z dnia 22. września 1867) c. k. Komisarz portowy stwierdzi natychmiast, jeżeli to jest potrzebne istotę rzeczy, zarządzi aresztowanie podejrzanych o winę i zda niezwłocznie sprawę c. k. Starostwu Bregenckiemu. W przypadkach nagłych c. k. Komisarz portowy mocen jest wydać w obrębie obszaru portowego nadzwyczajne zarządzenia, okolicznościom chwili odpowiadające.

III. Obrót statków w obszarze portowym.

§. 11.

O obrocie statków w ogólności.

Dla obrotu statków w obszarze portu Bregenckiego obowiązującymi są w ogólności postanowienia wydane dla żeglugi na jeziorze Bodeńskim.

C. k. Komisarz winien więc czuwać nad tem, żeby statki przebywające w porcie zachowywały się i były uzbrojone według przepisu, żeby miały załogę będącą w stanie zdolnym do pełnienia służby, i żeby dozwolone według ustawy obciążanie statku nie było przekraczane.

O dostrzeżonych wadach lub uczynionych zarzutach uwiadamiać należy co do statków Zjednoczonych Zarządów żeglugi parowej na jeziorze Bodeńskim i na Renie, odnośny Zarząd, co do innych statków Władzę przynależności kraju rodzinnego i w sposób odpowiedni należy na to wpływać, żeby złe zostało usunięte. Tylko w takich przypadkach, gdyby z powodu tych wad i wątpliwości

należało lękać się bezpośredniego niebezpieczeństwa dla życia i zdrowia osób znajdujących się na pokładzie lub w ogóle dla obrotu żeglarskiego, c. k. Komisarz portowy wda się w to bezpośrednio i będzie nalegał, żeby stwierdzone wady natychmiast usunięto a według okoliczności zatrzyma statek w porcie aż do uchylenia wad istniejących.

O środkach zarządkowych w takich przypadkach uawiadomić należy niezwłocznie co do statków Zjednoczonych Zarządów żeglugi parowcy na jeziorze Bodeńskim i na Renie odnośny Zarząd, co do innych statków Władzę przynależności kraju ojczystego i nadto w każdym razie Starostwo w Bregencyi.

§. 12.

Obrót małych statków. Łodzie rybackie.

Obrót małych statków wiosłowych i żaglowych, służących jedynie do kursów pomiędzy miejscami nadbrzeżnemi blisko siebie leżącymi lub do przejazdów dla rozrywki, urządzony będzie osobnemi przepisami.

Natomiast łodzie rybackie podlegają postanowieniom Porządku portowego.

§. 13.

Zawijanie statków do portu.

Meldowanie statków na c. k. Komorze głównej.

Zawijanie do portu Bregenckiego i przebywanie w nim we dnie a oraz i w nocy dozwolone jest wszystkim statkom bez różnicy. Parowce winny c. k. Komisarzowi portowemu zapowiadać przybycie swoje do Bregencyi najmniej na godzinę przedtem piśmiennie lub telegraficznie. Co się tyczy statków kursów przedsiębiorstw żeglugi parowej na jeziorze Bodeńskim, wczesne nadesłanie ogłoszonych planów podróży i grafikonów zastępuje raz na zawsze takie zapowiedzi. Barki parowe i łodzie motorowe uwolnione są od zapowiadania swego przybycia.

Zawijające statki żaglowe winny po przybyciu zameldować się u intendenta portowego i dać mu przepisane ustawą wyjaśnienia co do krajowości i ładunku.

C. k. Komisarz portowy dostarczy c. k. Komorze głównej w Bregencyi odpowiedniej ilości planów kursów na jeziorze Bodeńskim, uwiadamia ją wczesnie o oznajmionych kursach osobnych parowców i czuwa nad tem, żeby intendenta portowego przysyłał niezwłocznie c. k. Komorze przepisane doniesienia o nadejściu statków żaglowych.

§. 14.

Stanowiska statków.

W porcie Bregenckim przepisane są następujące stanowiska dla statków do niego zawijających:

grobła osobowa,
grobła towarowa,
kładka trajektowa,
grobła rezerwowa z kładką portową.

Wszystkim statkom zawijającym i w jakikolwiek sposób do portu wprowadzonym pławidłom wyznaczać będzie stanowiska c. k. Komisarz portowy lub z jego polecenia intendenta portowy, a mianowicie parowcom osobowym obiegowym przy rozpoczęciu się każdego peryodu kursów programowych raz na zawsze, a parowcom nadzwyczajnym, pociągom trajektowym i statkom żaglowym w każdym z osobna przypadku, gdy zawiną do portu a to albo przez zawołanie albo daniem sygnałów w §. 5 przepisanych.

Sposób używania stanowisk powyżej wymienionych określają następujące prawidła:

a) Grobła osobowa przeznaczona jest wyłącznie dla obrotu osobowego, przeto wszelkie statki do przewozu osób służące (także barki parowe i łodzie motorowe) powinny tam stawać w celu zabrania lub wysadzenia na ląd podróżnych i ich pakunku. Parowcom osobowym, które mają przez czas dłuższy zatrzymywać się w Bregencyi, można, skoro wysadzą na ląd podróżnych i ich rzeczy, wyznaczyć na czas pobytu w porcie inne stanowiska.

Łodziom motorowym na prośbę onychże, może c. k. Dyrekcyja skarbową powiatową w Feldkirch dać pozwolenie z zastrzeżeniem odwołania, żeby w ustawowej porze dziennej, to jest od wschodu aż do zachodu słońca stawały i wysadzały pasażerów z zagranicy przybywających w porcie gondoli, pod tym warunkiem, żeby podróżni nie mieli przy sobie przedmiotów ciu podlegających i żeby łodzie motorowe nie wiozły żadnych pakunków podróżnych ani towarów frachtowych.

b) Grobła towarowa przeznaczona jest dla obrotu towarowego, przy niej więc stawać mają wszelkie statki do przewozu towarów służące.

Statki osobowe mające wyładować lub naładować towary, wozy, zwłoki lub zwierzęta żywe, muszą w tym celu po wysadzeniu podróżnych stanąć również przy grobli towarowej. Wyjątek od tego dozwolony jest tylko wtedy, gdy parowce kursowe mają naładować lub wyładować małą ilość towarów lub żywych cielał.

W przypadkach tych można towary lub cieleta ładować lub wyładowywać także na grobli osobowej. Te wyładowane towary lub cieleta winna służba c. k. Inspekcji żeglugi na jeziorze Bodeńskim odstawić pod nadzorem Straży skarbowej, albo przez kładkę trajektową albo czółnem z grobli osobowej do cłowego magazynu towarów.

- c) Wzdłuż kładki trajektowej przytwierdzać należy czółna trajektowe przeznaczone do ładowania i wyładowania.
- d) Stanowiska grobli rezerwowej i kładki portowej przeznaczone są wyłącznie dla statków c. k. Inspekcji żeglugi na jeziorze Bodeńskim w służbie nie używanych. Innych statków zwyczajnie nie wolno w tych miejscach przytwierdzać. Przeto statki obciążone nie powinny w żadnym razie stawać w tych miejscach i ładowanie lub wyładowywanie tamże towarów jakiegokolwiek rodzaju jest najsurowiej zakazane.

W innych miejscach obszaru portowego może kierownik statku bez osobnego pozwolenia stanąć dla wyłożenia swego ładunku tylko w takim razie, gdy wypadki żywiołowe lub uszkodzenia statku nie pozwalają mu dalej płynąć.

Kierownik statku obowiązany jest w przypadkach takich uwiadomić jak najrychlej c. k. Komisarza portowego i aż do nadejścia zarządzeń przepisujących mu jak się ma zachować, zaniechać wszelkich czynności, któreby nie były nagląco potrzebnymi dla bezpieczeństwa statku i ładunku. Co się tyczy uwiadomienia c. k. Komory głównej, odnośnie postanowienie znajduje się w oddziale V.

§. 15.

Wyładowywanie i ładowanie statków.

Statki parowe, pociągowe i żaglowe wyładowują się w takiej kolei w jakiej przybywają. Parowce, odbywające kursa publicznie ogłoszone, mają pierwszeństwo, a gdy się zjedzie więcej takich parowców, decyduje programowy czas odpłynięcia.

Każdy kierownik statku ma prawo używać do ładowania albo swoich własnych ludzi albo innych do tego przyjętych.

Żórawi portowych wolno używać tylko pod dozorem służby portowej i za uwiadomieniem intendenta portowego. Kierownikom statków i przewoźcom towarów dozwolone jest używanie żórawi w ten sposób, że statki przeznaczone do regularnego obrotu towarowego mają w ładowaniu i wyładowywaniu pierwszeństwo przed statkami prywatnymi.

W innych przypadkach decyduje kolej zgłoszenia się.

Za używanie żórawi nie pobiera się żadnej opłaty, atoli kierownik statku lub przewoźca używający żórawia dostarczyć ma robotników do poruszania żórawi jakoteż do ładowania i wyładowania.

Największa wytrzymałość jest na żórawiach napisana i w żadnym razie nie wolno jej przekraczać.

Za uszkodzenia, których towary, statki lub wozy doznały przy ładowaniu lub wyładowywaniu zapomocą żórawi portowych, Zarząd portowy nie bierze na siebie żadnej odpowiedzialności.

Ładowanie towarów następować ma zawsze po wyładowaniu, wsiadanie podróżnych po wysiadananiu. Podróżnym nie wolno wychodzić dopóty, dopóki statek nie jest z brzegiem mocno połączony w sposób gwarantujący zupełne bezpieczeństwo.

Przy ładowaniu i wyładowywaniu jakoteż podczas przewozu niebezpiecznych materyałów winni kierownicy statków trzymać się jak najściślej osobnych postanowień w tym względzie wydanych.

§. 16.

Zachowanie się statków podczas pobytu w obszarze portowym.

Kierownicy statków stojących na stanowiskach, winni wystrzegać się czynienia bez potrzeby przeszkód innym statkom zawijającym i odpływającym. Statki należy przytwierdzać zawsze w sposób odpowiedni panującemu stanowi powietrza. Wyznaczonego stanowiska nie wolno zamieniać za inne bez uzyskania wprzód pozwolenia. W czasie gdy parowce zawijają lub odpływają nie wolno przyciągać statków w częściach portu przeznaczonych do ruchu statków. Stawanie na kotwicy w obszarze portowym, mianowicie zaś przed wjazdem do portu bez postarania się wprzód o pozwolenie, może nastąpić tylko w razie koniecznej potrzeby.

Gdy statki w porcie za nadejściem zmroku są przyciągane lub siłą maszyny stanowiska swoje zmieniają, winny być opatrzone światłami pozycyjnymi dla kursów nocnych przepisanych. Statki przytwierdzone na linii wzdłuż grobli towarowej i przy grobli osobowej winny za nadejściem zmroku przez całą noc ukazywać nadpływającym parowcom i pociągom trajektowym jasne białe światła na częściach statku ku wjazdowi portowemu zwróconych (na tyle i skrzyni kołowej lub na przodzie i skrzyni kołowej). Wszystkie statki przytwierdzone

na linie w stanowiskach nie oświetlonych, jeżeli wystawiają schody do lądowania winny przez całą noc oświetlać białem światłem wstęp na statek. Na każdym statku, przytwierdzonym w porcie na linie lub stojącym na kotwicy w obszarze portowym powinna być wystawiona straż, która ma czuwać nad bezpieczeństwem statku.

Utrzymywanie ognisk otwartych i nieostrożne obchodzenie się z ogniem i światłem na statkach w obszarze portowym przytwierdzonych jest najsurowiej zakazane.

§. 17.

Przypadki nieszczęsne i wydarzenia nadzwyczajne w obszarze portowym.

Kierownicy statków znajdujących się w obszarze portu Bregenckiego obowiązani są uwiadamiać niezwłocznie c. k. Komisarza portowego o przypadkach nieszczęsnych lub uszkodzeniach jakich statki, ich ładunek lub osoby znajdujące się na statkach doznają podczas pobytu w obszarze portowym.

W podobny sposób uwiadamiać należy c. k. Komisarza portowego o kłótniach, bijatykach itp. na statkach wybuchających, jeżeli przybiorą takie rozmiary, że interwencja jest potrzebna.

IV. Wykroczenia, kary i postępowanie karne.

§. 18.

Rodzaj kar.

Niezachowywanie przepisów w niniejszym Porządku portowym zawartych i wykroczenie przeciwko zakazom w onymże wydany, karane będzie — niezawisłe od zupełnego wynagrodzenia szkody, które winowajca ma zapłacić — karą pieniężną, która wymierzana będzie stosownie do stopnia umyślności, szkodliwości lub niebezpieczności przestępstwa albo, gdyby kary pieniężnej nie można było ściągnąć lub gdyby stosownie do zachodzących okoliczności takowa nie okazywała się właściwą, aresztem odpowiedniej długości.

§. 19.

Wymiar kar.

Kary pieniężne wymierzać należy stosownie do wielkości, umyślności i niebezpieczności wykroczenia, jakoteż ze względu na wielkość statku w kwocie 1 aż do 20 zł., parowcom w kwocie 10 aż do 100 zł. w. a.

Gdy zamiast kary pieniężnej wymierza się karę aresztu, liczyć należy za każde pięć złotych jeden dzień aresztu; najmniejsza kara aresztu wynosić ma dzień jeden.

W razie powtórnego przydybania na tem samem przestępstwie, podwoić należy karę za pierw-

szym razem wymierzoną w granicach maximum w kwocie 20 a względnie 100 zł. Dalsze przypadki przestępstwa karać należy ostrzejszymi karami w granicach przerzeczonego maximum.

§. 20.

Przeznaczenie dochodu z kar pieniężnych.

Kary pieniężne ściągane na zasadzie niniejszego Porządku portowego wpływać mają do funduszu lokalnego ubogich Bregencji.

§. 21.

Wytaczanie śledztw.

Żaden kierownik statku nie ma doznawać przeszkody w dalszym odbywaniu podróży z powodu śledztwa wytoczonego przeciw niemu lub załodze jego statku, jeżeli chodzi tylko o przestępstwo policyjne. Śledztwo z powodu wykroczeń prowadzić należy w sposób jak najkrótszy i sumarycznie. W postępowaniu tem nie wymaga się stępli lub taks. Interesowani ponosić mają tylko kosztą na świadków lub biegłych i ich wezwanie, na doręczenia, portorya itp.

§. 22.

Uwalnianie.

Żeglarz uwolniony będzie od winy i kary, gdy udowodni, że nadzwyczajne wydarzenia żywiołowe lub inna przygoda nieprzewidziana i nieprzewidyelna nie pozwoliła uczynić zadość zobowiązaniom, jakie Porządek portowy przepisuje.

§. 23.

Wykonywanie Władzy karania.

Karanie za przekroczenia zdarzające się w obszarze portowym i za uchybienia przeciw postanowieniom Porządku portowego należy do c. k. Komisarza portowego.

§. 24.

Prawo rozstrzygania sporów.

C. k. Komisarz portowy orzeka także w sporach dotyczących się zapłacenia należności przypadających za użycie zakładów portowych, załogi i opłacenia rotmanów, wynagrodzenia za wyratowane z rozbicia towary, w sporach o uszkodzenie budowli portowych, jakoteż w przypadkach wybryków popełnionych przez osoby należące do załogi statków przeciw dozorcóm portowym z urzędu działającym, o ile wybryki takie nie należą do zakresu Władzy karnej powszechnej.

§. 25.

Rekursy.

Rekursy przeciw orzeczeniom karnym c. k. Komisarza portowego podawać należy do c. k. Starostwa w Bregencyi. Jeżeli Starostwo zatwierdzi lub złagodzi orzeczenie c. k. Komisarza portowego, dalsze odwołanie się jest niedopuszczalne.

V. Służba cłowa i poborowa.

§. 26.

Nadzór nad obszarem portowym pod względem cłowym i poborowym.

Obszar portowy i wszystkie do niego należące lokale, warsztaty, magazyny i dok Inspekcji żeglarskiej c. k. Dyrekcji generalnej austriackich kolei rządowych w Bregencyi podlegają kontroli władzy poborowej.

Stosują się więc do nich w zupełności postanowienia ustawy o cłach i monopoliach z dnia 11. lipca 1835 dotyczące się rewidowania. Nadzór nad obrotem towarów w porcie, rewizya cłowa podróżnych i pakunków podróżnych, jakoteż nadzór skarbowy nad statkami i służbą statków należy do c. k. Komory głównej, zewnętrzny nadzór nad obszarem portowym do c. k. Straży skarbowej.

Pod względem upoważnień urzędników cłowych, tudzież urzędników i funkcyonaryuszów c. k. Straży skarbowej do nadzorowania statków do portu zawijających, z niego odpływających i w nim przebywających stosują się odnośne postanowienia ustawy o cłach i monopoliach z dnia 11. lipca 1835.

§. 27.

Ekspedycyowanie celnicze towarów nadchodzących statkami.

Ekspedycya cłowa ładunków towarowych odbywa się tylko w czasie od wschodu aż do zachodu słońca; przeto też towary wszelkiego rodzaju wyładują i ładują zwyczajnie tylko w tym czasie. Od tego ostatniego postanowienia wyjąją się:

- a) Towary nadchodzące parowcami obiegowymi, których wyładowanie i ładowanie ze względu na programowe godziny przybycia parowców obiegowych odbywać się musi poza godzinami manipulacyi cłowej, tudzież towary przesyłane pocztą;
- b) ładunki wagonowe nadchodzące pociągami trajektowymi do Bregencyi lub mające odejść z Bregencyi;

c) podróżni przybywający jeziorem Bodeńskim do Bregencyi, którzy nie mają z sobą żadnych towarów na handel przeznaczonych lecz tylko pakunek, ekspedycyowani być mają zawsze niezwłocznie we dnie i w nocy.

§. 28.

Deklarowanie towarów.

Gdy statki nadchodzące zostaną przytwierdzone w miejscach wyznaczonych, kierownicy statków winni zameldować się niezwłocznie na c. k. Komorze i deklarować według przepisów cłowych czy i jakim towarem statek jest naładowany.

Kierownikom parowców obiegowych i statków trajektowych czyni się pod względem deklarowania towarów wyładowywać się mających, to ułatwienie, że zamiast zgłaszać się osobiście, mogą funkcyonaryuszowi c. k. Komory głównej sprawującemu służbę w porcie oddać wykaz towarów, który ma zawierać ilość towarów według ilości pak, numeru, rodzaj i wagę towarów.

§. 29.

Rewizya cłowa podróżnych przybywających statkami ze stacyj zagranicznych tudzież ich pakunku podróżnego.

Przed przybyciem statków osobowych do Bregencyi, oznajmić należy w stosowny sposób pasażerom na nich się znajdującym, że w Bregencyi odbywa się rewizya cłowa.

Podróżni winni więc udawać się ze statku wprost do izby rewizyjnej, wziąć ze sobą pakunek i poddać się rewizyi cłowej.

Majtkowie portowi i posługacze statków, natychmiast po przybyciu statków znoszą do izby rewizyjnej pakunki oddane bezpośrednio a właściciele winni je pootwierać i być osobiście przytomnymi rewizyi cłowej. Gdy się rewizya cłowa skończy, podróżni opuścić mają izbę rewizyjną drzwiami do tego przeznaczonemi a służba statków lub kolejowa winna pakunki bezpośrednio oddane zabrać z izby rewizyjnej. Jeżeli Władza cłowa z jakiegokolwiek przyczyny zatrzyma pakunki w izbie rewizyjnej, należy o tem Ekspedyt towarów krótką drogą uawiadomić.

Podczas rewizyi cłowej wyjście z grobli osobowej ku miastu dozwolone jest tylko przez izbę rewizyjną a wszystkie inne wyjścia są zamknięte.

Wyjścia te otwiera się dopiero wtedy, gdy wszyscy podróżni, którzy owym statkiem przybyli

znajdują się już w izbie rewizyjnej, a ich pakunki są już tam zniesione.

Wyjścia te otwierają i zamykają funkcyonaryusze c. k. Straży skarbowej. Brama kratowa prowadząca z grobli osobowej do składu węgla ma być zwyczajnie zamknięta i tylko w razie potrzeby otwierają takową służcy c. k. Inspekcji żeglugi na jeziorze Bodeńskim.

§. 30

Postępowanie ze względu na cło z pakunkami podróżnych odchodzącymi parowcami do stacyj krajowych lub nadchodzącymi ze stacyj zagranicznych.

Pakunki podróżnych odchodzące parowcem do stacyj krajowych bierze Straż skarbową na żądanie podróżnych przed ich wstąpieniem na statek pod zamknięcie urzędowe, przyklepiając na nich winiety papierowe.

Wszelkie pakunki, w taki sposób przez urząd cłowy zamknięte, muszą być na parowcu niezwłocznie odebrane od podróżnych i służba statku winna zachowywać je w miejscu oddzielnem. Pakunki, z którymi w taki sposób postąpiono, wolno wydać podróżnym pod osobistą odpowiedzialnością kapitana i kasyera statku dopiero po przybyciu do stacyi przeznaczenia.

W chwili opuszczania statku pakunek taki zanieść należy natychmiast do izby rewizyjnej i pokazać tam funkcyonaryuszowi pełniącemu służbę, który przekonać się ma, czy zamknięcie cłowe jest w porządku. Jeżeli tak jest, nie poddaje się tego pakunku rewizyi cłowej, funkcyonaryusz odejmuje zamknięcie i wydaje pakunek.

Jeżeli zaś zamknięcie cłowe jest na którym pakunku uszkodzone lub oderwane, pakunek ten winien być rewizyi cłowej poddany.

§. 31.

Postanowienia co do zachowania się tragarzy pakunków i sług hotelowych.

Na nadchodzące parowce nie wolno nikomu wchodzić dla odniesienia pakunku podróżnych prócz osób w §. 39 wymienionych.

Tragarze, posługacze itp. mogą wchodzić na odchodzące parowce dla złożenia na nich pakunku podróżnych itp.

Portyerowie domów zajezdnych winni wtedy, gdy parowce nadchodzą, zająć miejsca wyznaczone przez intendenta i tam czekać na podróżnych.

B.

Postanowienia szczególne dla przystani publicznych w Hard, Fussach i Lochau.

I. Dla przystani publicznej w Hard.

§. 32.

Obszar portowy.

Za obszar portowy w Hard w duchu niniejszych postanowień uważać należy:

1. Starą groblę statków żaglowych, nową groblę parowców i kładkę do lądowania przy pile parowej łącznie z częściami jeziora, które pomiędzy niemi są zawarte i z niemi graniczą, port zimowy tudzież wybrzeże aż do uścia strumienia Lauteracherbach.

2. Stanowiska i miejsca składu na rzeczonych groblach i przytykającym wybrzeżu.

3. Przestrzeń jeziora przed obiema groblami w takiej rozciągłości, jaka jest potrzebna, żeby statki mogły swobodnie przyplывать i odpływać.

§. 33.

Przestrzeganie Porządku portowego.

Przestrzeganie Porządku portowego w obszarze przystani w Hard należy do c. k. Komisarza portowego w Bregencyi. Sprawowanie i nadzorowanie służby zewnętrznej poruczone jest funkcyonaryuszowi c. k. Straży skarbowej, który przeto urzędować ma jako intendent portowy w Hard. Rzeczony funkcyonaryusz otrzymuje w tym przymocie od c. k. Komisarza portowego polecenia dotyczące się służby portowej za pośrednictwem swego przełożonego oddziałowego i tą samą drogą przesyła c. k. Komisarzowi portowemu uwiadomienia dotyczące się służby portowej. Osób potrzebnych do przywiązywania w obrocie parowców dostarcza zwierzchność gminy Hard, osoby zaś te podlegają we wszystkich sprawach dotyczących się służby portowej funkcyonaryuszowi c. k. Straży skarbowej pełniącemu obowiązki c. k. intendenta portowego.

§. 34.

Utrzymywanie zakładów portowych w dobrym stanie.

C. k. Komisarz portowy czuwa nad tem, żeby zakłady portowe i ich urządzenia były utrzymywane należyte w dobrym stanie. O dostrzeżonych wadliwościach uwiadamiać należy c. k. Starostwo w Bregencyi.

§. 35.

Oświetlenie i służba sygnałowa.

Odkąd się ściemni, parowcom zawijającym do Hard ukazywać należy światło białe na przyczółku grobli dla parowców. Odkąd się ściemni grobla dla parowców, powinna być podczas obrotu parowców należyście oświetlona.

W czasie mgły należy przybywającym parowcom dawać dzwonem do mgły lub trąbą do mgły sygnały przepisane w Porządku sygnałowym dla żeglugi na jeziorze Bodeńskim.

Do oświetlania grobli parowców i dawania sygnałów w czasie mgły używa się ludzi, których zwierzchność gminy Hard dostarcza do przywiązania parowców.

§. 36.

Groble, stanowiska itp. powinny być wolne.

Ruch osób i towarów na groblach nie powinien w żadnym względzie doznawać przeszkód i tłoczenie się widzów przy wsiadaniu i wysiadaniu podróżnych na parowce i z parowców nie jest dozwolone. Wolno wprowadzić wchodząc na groble parowców, atoli osoby wchodzące winny przed nadejściem każdego parowca osobowego też groble opuścić. Te osoby, które na grobli pozostaną, uważane będą przez komorę tak jak wszyscy, którzy mają przy sobie przedmioty podlegające cłu, za pasażerów przybyłych parowcem, poddać się muszą rewizji cłowej i ponieść mają bez oporu skutki tej rewizji.

Najsurowiej jest zakazane składanie jakichkolwiek towarów bez pozwolenia intendenta portowego w miejscach składu i na stanowiskach statków. Towary złożone w tych miejscach podlegają wprowadzić powszechnemu dozorowi portowemu, ale Władza portowa nie bierze za nie na siebie żadnej odpowiedzialności.

Utrzymywanie ognisk w obszarze przystani Hard jest zakazane.

Również zakazane jest strzelanie z broni palnej w całym obszarze portowym.

Osoby pijane i niedołężne bez odpowiedniej opieki należy wydalać z obszaru portowego.

§. 37.

Stanowiska statków.

Statkom zawijającym do obszaru portowego w Hard wyznaczone są następujące stanowiska:

1. Parowcom grobla dla parowców.

2. Statkom żaglowym i wielkim łodziom wiosłowym grobla dla statków wiosłowych.

3. Łodziom towarowym ciągnionym lub statkom żaglowym do przewozu drzewa służącym według okoliczności także kładka przystani przy pile parowej.

Grobla parowców przeznaczona jest wyłącznie dla ruchu osobowego, przeto na niej tylko podróżni i ich pakunki mogą być brane na statek i ze statku wysadzane. Z tego względu parowcom obiegowym, do Hard przybywającym nie wolno wyładowywać tam żadnych towarów.

Do ładowania i wyładowywania towarów bezwarunkowo od cła wolnych, przeznaczona jest grobla statków żaglowych.

§. 38.

Rewizya celnicza podróżnych przybywających statkami ze stacyj zagranicznych i ich pakunku.

Pod względem czasu ekspedycji cłowej pasażerów przybywających jeziorem Bodeńskim do Hard stosuje się przepis §. 27 c.

Przed przybyciem statków osobowych do Hard oznajmić należy w stosowny sposób pasażerom na nich się znajdującym, że w Hard odbywa się rewizya cłowa. Podróżni winni wprost na statku udać się ze swoim pakunkiem do lokalu rewizji cłowej poddać siebie i ten pakunek rewizji cłowej i być osobie obecni tej czynności urzędowej.

Jeżeli Władza cłowa z jakiegokolwiek przyczyny zatrzyma pakunki w izbie rewizyjnej, należy jak najszybciej uwiadomić o tem piśmiennie c. k. Inspekcją żeglugi na jeziorze Bodeńskim.

II. Dla przystani publicznej w Fussach.

§. 39.

Obszar portowy.

Za obszar portowy w Fussach w duchu niniejszych postanowień uważać należy groble, miejsca składu na niej i przylegającą przestrzeń jeziora w takiej rozciągłości, jaka jest potrzebna, żeby statki przybywające i odpływające mogły bez przeszkody wykonywać obroty.

§. 40.

Przestrzeganie Porządku portowego.

Przestrzeganie Porządku portowego w obszarze przystani w Fussach należy do c. k. Komisarza portowego w Bregencji. Sprawowanie i nadzorowanie służby zewnętrznej poruczone jest funkcyjarszowi c. k. straży skarbowej, który przeto urzędować ma jako intendencja portowy w Fussach.

Funkcjonariusz ten otrzymuje od c. k. Komisarza portowego polecenia, dotyczące się służby portowej za pośrednictwem swego przełożonego oddziałowego i tą samą drogą przesyła c. k. Komisarzowi portowemu uwiadomienia, dotyczące się służby portowej.

§. 41.

Utrzymywanie zakładów portowych w dobrym stanie.

C. k. Komisarz portowy czuwa nad tem, żeby grobla i urządzenia przystani były utrzymywane należycie w dobrym stanie i o dostrzeżonych wadliwościach uwiadamia c. k. Starostwo w Bregencyi.

§. 42.

Służba cłowa i poborowa.

W przystani Fussach komunikacja statków z ładem urządzona jest w następujący sposób:

- a) Komunikacja dozwolona jest tylko w ustawowej porze dziennej to jest od wschodu aż do zachodu słońca.
- b) Wysiadać mogą na ląd tylko osoby nie mające ze sobą żadnych przedmiotów cłu podlegających; pakunku podróznego nie wolno w żadnym razie wynosić ze statków na ląd.
- c) Tylko takie towary wolno ładować i wyładowywać, które są bezwarunkowo wolne od cła.

III. Dla przystani publicznej w Lochau.

§. 43.

Obszar portowy.

Za obszar portowy w Lochau uważać należy w duchu niniejszych postanowień:

1. Stary Port.
2. Kładkę dla łodzi przy gospodzie „Pod kółką“.
3. Wybrzeże starego portu aż do tak zwanego placu kapuścianego z przystaniami i miejscami składu na niem.

Poza obrębem tego obszaru nie wolno statkom żadnego rodzaju ani przybijać do lądu ani odpływać bez uzyskania wprzód pozwolenia urzędu poborowego.

§. 44.

Przestrzeganie Porządku portowego.

Przestrzeganie Porządku portowego w obszarze przystani w Lochau należy do c. k. Komisarza portowego w Bregencyi, nadzór i czuwanie nad ruchem statków poruczone jest funkcjonariuszowi c. k. straży skarbowej.

§. 45.

Służba cłowa i poborowa.

W przystani Lochau komunikacja statków z ładem urządzona jest w następujący sposób:

- a) Komunikacja dozwolona jest tylko w ustawowej porze dziennej, to jest od wschodu aż do zachodu słońca.
- b) Wysiadać mogą na ląd tylko osoby nie mające ze sobą żadnych przedmiotów cłu podlegających. Pakunku podróznego nie wolno w żadnym razie wynosić ze statków na ląd.
- c) Tylko takie towary wolno na statki ładować i ze statków wyładowywać, które są bezwarunkowo wolne od cła.

Towary te należy przed wyładowaniem deklorować według przepisu na c. k. komorze pomocniczej w Unterhochsteg.

IV. Postanowienia wspólne dla tych trzech przystani.

§. 46.

Zresztą pod względem utrzymania wolnej wody spławnej w obszarach portowych w Hard, Fussach i Lochau, pod względem środków przy stwierdzeniu uszkodzeń lub onieczyszczeniu zakładów portowych, zachowania się w przypadkach nadzwyczajnych, pod względem obrotu statków, pod względem kar i postępowania karnego, tudzież pod względem służby cłowej i poborowej, stosowane być mają odpowiednio postanowienia Porządku portowego dla c. k. portu jeziora Bodeńskiego w Bregencyi.

C.

Postanowienia końcowe.

§. 47.

Postanowienia niniejszego rozporządzenia nabywają mocy obowiązującej od dnia 1. października 1894.

Od tego samego terminu traci moc swoją wydany rozporządzeniem ministeryalnem z dnia 6. kwietnia 1870 (Dz. u. p. Nr. 49) Porządek portowy dla c. k. portu i jeziora Bodeńskiego w Bregencyi, jakoteż rozporządzenie ministeryalne z dnia 8. października 1891 (Dz. u. p. Nr. 153) zawierające zmianę i uzupełnienie owego Porządku portowego.

Bacquehem r. w.

Wurmbrand r. w.

Plener r. w.